SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 25 (157)

14—21 CZERWCA 1949



Dowódca Wojsk Lotniczych WP
ALEKSANDER ROMEYKO
generał brygady

TYGODNIK „SKRZYDŁA I MOTOR“ WYCHOWUJE MŁODZIEŻ

Zadaniem popularnej prasy lotniczej jest rozpowszechnianie idei lotniczej wśród najszerszych mas społeczeństwa oraz zapoznanie ich ze stanem techniki i jej rozwojem w kraju i zagranicą.

Całe życie lotnictwa cywilnego znajduje swe odbicie w prasie. Sprawy lotnictwa cywilnego omawiane są w powszechnie znanym miesięczniku „Skrzydlata Polska“ oraz w tygodniku „Skrzydła i Motor“ przeznaczonym dla młodzieży. Najwdzięczniejsze pole do popisu ma bezwzględnie tygodnik „Skrzydła i Motor“, który odgrywa dużą rolę w lotniczym wychowaniu najmłodszego pokolenia. Nie będzie przesady w powiedzeniu, że najlepszymi konstruktorami oraz wyróżniającymi się pilotami są ci, którzy karierę lotniczą rozpoczęli od najwcześniejszych lat.

Na wstępie zaznaczam, że w odróżnieniu od niedawnej jeszcze przeszłości obecnie w Odrodzonej Polsce każdy chłopak bez wzgędu na swe pochodzenie ma otwartą drogę do lotnictwa. Dawniejszy system, uniemożliwiający synom chłopów i robotników rozwijanie swoich talentów lotniczych, należy do przeszłości.

Pierwszym szczeblem, na którym zapoznaje się młodzież z lotnictwem, jest modelarstwo. Zaspokaja ono pierwsze porywy młodzieży, zapoznając ją z tajemnicami samolotu. Modelarstwo dla młodzieży jest zaczątkiem pierwszej pracy w dziedzinie lotnictwa. Pobudza ono do pierwszego współzawodnictwa, do współzawodnictwa szlachetnego, budzącego radość nie tylko z osiągniętych własnych wyników, ale i z wyników swego „przeciwnika“ — kolegi, który osiągnąwszy lepsze rezultaty niewątpliwie udzieli pomocy oraz porady mniej szczęśliwemu koledze.

Pierwsze to współzawodnictwo rozwija młodociany zmysł konstruktorski i pobudza do szukania pewnej samodzielności konstrukcyjnej. Wpływa to na poszukiwanie odpowiedniej pomocy, zachęca do studiowania czasopism, podręczników i literatury lotniczej. Z szeregu tych modelarzy wychodzą przyszli entuzjaści lotnictwa — powstaje pierwsza selekcja kadr lotniczych, która stawia modelarstwo lotnicze w rzędzie równie ważnych etapów szkolenia jak szybownictwo i pilotaż silnikowy. Dla młodych modelarzy „Skrzydła i Motor“ stają się nieodłącznym towarzyszem w ich pierwszej nauce o lotnictwie.

* * *

Po osiągnięciu lat szesnastu młodzież ma do wyboru dwie drogi: albo kształcić się dalej w dziale techniczno-lotniczym w szkołach zawodowych o typie lotniczym aż do najwyższego poziomu — w wyższych uczelniach — lub też wybrać zawód pilota. W tym wypadku rozpoczyna szkolenie powietrzne w pilotażu szybowcowym, prowadzonym w ramach Powszechnej Organizacji SP“.

Nie będę poruszał obszerniej spraw związanych ze szkoleniem szybowcowym; są one na ogół znane. Z dumą omawiamy nasze własne metody szkolenia w szybownictwie, znane są osiągnięcia naszych wyczynowców na Żarze, który sam stał się dziś pewnym symbolem — z dumą podkreślamy nasze osiągnięcia w konstrukcji własnych typów szybowców, cieszymy się z rekordów naszych szybowników i z tego, że poza przodującym w świecie szybownictwem ZSRR stoimy z naszym dorobkiem na bardzo wysokim poziomie.

Szybownictwo — to równocześnie dalsza selekcja szkolenia lotniczego do pilotażu silnikowego, prowadzonego również przez „SP“. I dzisiaj możemy już zanotować znaczny procent pilotów silnikowych, synów robotników i chłopów, członków ZMP wychowanków „SP“ — którzy stanowią cenny nabytek dla lotnictwa wojskowego i lotnictwa komunikacji cywilnej.

Powyższe rozważania wskazują drogę, po której kroczyć powinna i którą w rzeczywistości obrała sobie redakcja tyg. „Skrzydła i Motor“. Jest to droga pionierska, polegająca na zaspokajaniu pragnienia człowieka do latania, które najżywiej budzi się w wieku młodzieńczym. Rozwijanie tego pragnienia w sposób racjonalny i korzystny dla narodu nie jest rzeczą łatwą. Jest to praca odpowiedzialna — wymagająca znajomości psychiki młodzieży i budzenia w niej wartości cennych z lotniczego punktu widzenia.

Stwierdzam, że tygodnik „Skrzydła i Motor“ wywiązuje się z tego zadania bez zarzutu — jest dużą pomocą dla modelarzy, szybowników i młodych pilotów silnikowych. Wyrażam nadzieję, że pismo to nadal współpracując z Ligą Lotniczą, ze „Służbą Polsce“ i ZMP, swą działalność dalej będzie rozwijać na pożytek naszego społeczeństwa i naszego ludowego lotnictwa.

DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH
Romeyko
Romeyko Aleksander
gen. bryg.

ŻYCZENIA DLA SIMU

W związku z trzecią rocznicą powstania tyg. „Skrzydła i Motor“ redakcja otrzymała szereg listów z życzeniami od naszych organizacji lotniczych

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

Pisma, tak jak ludzie, mają swą twarz, charakter i styl pracy. SiM nigdy nie był eleganckim, przyczesanym młodzieńcem w lotniczym kombinezonie i wielkich okularach na karku. Był raczej podobny do mechanika w zaoliwionej bluzie, który rękami czarnymi od pracy leczy serce maszyny - silnik. Zasługa to nie Redakcji, a setek czytelników współpracujących z „Tygodnikiem lotniczej młodzieży“.

Na progu czwartego roku życia życzę SiM-owi, by nigdy nie zeszedł z właściwej drogi — twardej, codziennej pracy i walki o rozwój ludowego lotnictwa budującej socjalizm Polski.

Przym.

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr
Sekretarz Generalny ARP

Liga Lotnicza

SiM na odcinku pracy młodzieży - poprzez modelarstwo lotnicze w Lidze Lotniczej, podstawowe wyszkolenie lotnicze w P.O. Służba Polsce oraz trening lotniczy w Aeroklubach, - jest łącznikiem i wychowawcą lotnictwa.
Dlatego Liga Lotnicza z okazji trzylecia SiM-u życzy dalszego owocnego rozwoju dla dobra młodych skrzydeł Polski Demokratycznej!

inż. Wiktor Leja
Prezes Zarządu Głównego
Ligi Lotniczej

Warszawa. 16 czerwca 1949.

SIM ROZPOCZYNA CZWARTY ROK

Po niebie krąży dziesięć szybowców, z trudem, powoli wspinają się metr po metrze w górę, docierają do strzępów chmur i w ostrym locie nurkowym wytracają wysokość. Trwa zawzięta walka o uzyskanie maksymalnych trzech przewyższeń. Ze szczytu Żaru grupka szybowników z uwagą śledzi maszyny starając się odgadnąć nazwiska pilotów.

W pewnej chwili jeden z obecnych wyciąga z kieszeni numer SiM-u.

— Byłbym zapomniał. Przywiozłem najnowszy. Małe, dwunastostronicowe pisemko w jednej chwili jest oblężone przez całą grupę i po paru minutach podzielone na trzy części jest „w czytaniu". Czytanie nie odbywa się jednak po cichu.

— Popatrz, Rysiek dostał się na okładkę...

— A tutaj cała nasza grupa...

— Z tymi bezogonowcami to...

— A o naszym klubie, ani słowa...

— Znowu się uwzięli na Ligę...

— Nie, tym razem ja do nich napiszę. Przecież obiecywali, że wydrukują...

— Takich zdjęć nie powinni dawać. To granda...

Słuchając tych uwag, pomyślałem sobie...

* * *

Zanim jednak powiem o czym pomyślałem, muszę Wam przypomnieć, że 16 czerwca br. minęły 3 lata od chwili, gdy w kioskach pojawiło się skromne, ośmiostronicowe pismo, noszące nazwę „SKRZYDŁA i MOTOR".

Trzy lata, to spory kawał czasu. To 1.096 dni, w czasie których Polska Ludowa odbudowała tysiące domów, setki fabryk i mostów, pokonywała zniszczenia wojenne, zwyciężyła groźbę głodu i powojennej nędzy, podniosła wyżej poziom życiowy i kulturalny swych obywateli.

W tym samym czasie nasze zniszczone przez okupanta lotnictwo wybudowało setki samolotów i szybowców, wyszkoliło tysiące ludzi, rozpoczęło śmiały i wysoki lot skrzydeł ludowej Polski.

W tym czasie ci sami młodzi chłopcy i dziewczęta, którzy w 46. roku przychodzili do redakcji SiM-u pytać o drogę do lotnictwa, zdobyli odznakę z trzema mewkami i srebrnym wiankiem, stali się instruktorami małego lotnictwa, kończą szkołę, idą na Politechnikę lub do pułków lotnictwa wojskowego.

W tym czasie SiM zyskał tysiące nowych czytelników, którzy rozpoczynają swą drogę do lotnictwa.

W czasie tych trzech lat „Tygodnik lotniczej młodzieży" ukazywał się co siedem dni, przynosząc wciąż nowe artykuły, wzmianki, informacje, fotografie i rysunki modeli.

Ale nie mam zamiaru przypominać Wam tego wszystkiego, o czym czytaliście w SiM-ie ani dokonywać statystycznych obliczeń. Najważniejszy jest fakt...

* * *

I teraz właśnie powiem Wam o czym pomyślałem wówczas na Żarze, widząc grupę czytelników SiM-u.

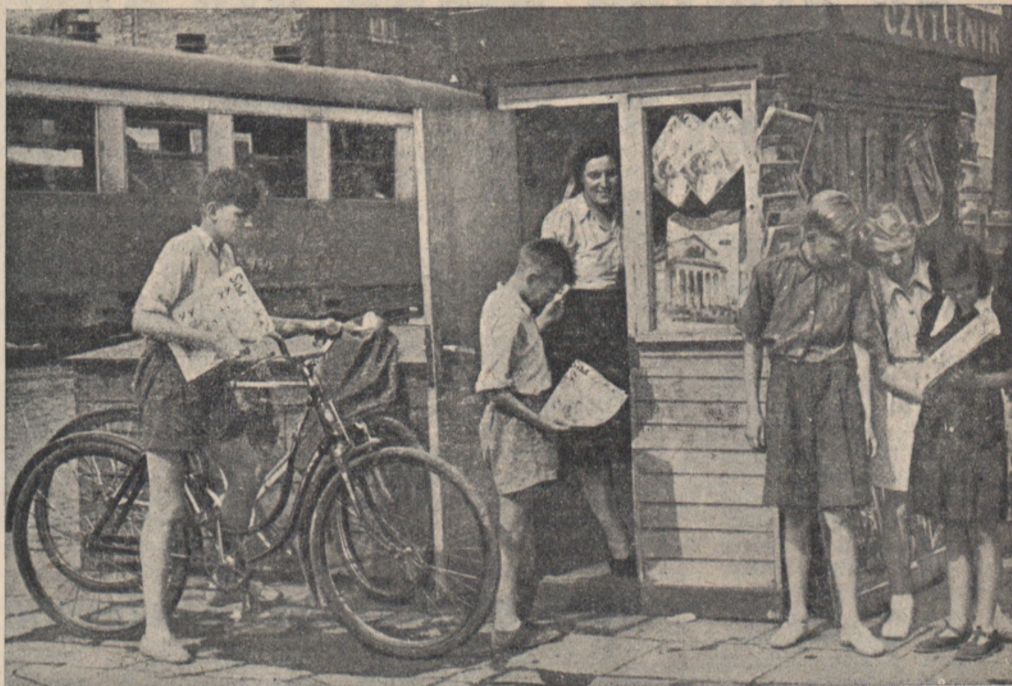
Nie jest przypadkiem, że narodziło się słówko „simkarz". Czytelnicy tego małego tygodnika stali się rodziną i jako taka otrzymali jedno wspólne miano. Pismo stało się węzłem łączącym tysiące młodych modelarzy, pilotów i miłośników lotnictwa.

Nie będę twierdził, iż jest ono złe czy dobre. Zbyt bardzo je lubię i zbyt bliskie jest mi, bym mógł wydać obiektywną ocenę. Chcę jednak stwierdzić to, o czym jestem głęboko przekonany, czego tysiączne dowody widziałem na własne oczy: SiM jest pismem lotnictwa Polski Ludowej, żywym i nie ustającym żołnierzem w walce o jego dziś i jutro.

„Skrzydła i Motor" nie są podobne do żadnego z „przetechnicznych" lotniczych pism Zachodu. Tygodnik widzi w lotnictwie nie tylko samolot i szybowiec, lecz przede wszystkim człowieka, który nim kieruje. SiM nie jest stojącym na uboczu obserwatorem, lecz organizatorem i wiernym towarzyszem broni wszystkich tych, którzy walczą o silne lotnictwo Ludowej Polski.

Jeśli w ciągu trzech lat tygodnik popełnił pewne błędy, jeśli czasem był może nie zapięty na ostatni guzik dwunastej stronicy, to błędy te popełnił w walce, idąc w pierwszym szeregu.

I teraz właśnie, kiedy nasz SiM rozpoczyna czwarty rok życia, trzeba mu życzyć, by nie schodził ze swej pozycji, by stale był frontowym żołnierzem lotnictwa budującej socjalizm Polski.



Ukazanie się każdego nowego numeru SiM-u w sprzedaży gromadzi przed kioskami chłopców i dziewczynki, którzy nie mogą doczekać się swego lotniczego tygodnika

Z okazji Trzeciej rocznicy powstania S.i M. najlepsze życzenia dalszej owocnej pracy, na niwie lotniczej, krzewienia haseł i idei lotniczej wśród najszerszych rzesz młodzieży robotniczej i chłopskiej od Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

[signature]

(—) JERZY FALBER
Z-ca Dyrektora Dep. Lotn. Cyw. M. K.

TO SIĘ JUZ NIGDY NIE POWTÓRZY!...

Wielu z Was mieszka na wsi, wielu z Was widziało lub też bezpośrednio brało udział w obchodach tegorocznego Święta Ludowego.

Nastrój manifestujących milionów chłopów był niezwykle radosny i podniosły. A przed wojną? Jak to było przed wojną i w czasie okupacji?...

Ciężkie to były czasy. Każdy, kto je pamięta, wspomina jak cierpiał chłop, jak nieraz nie miał co jeść, jak wielkie było bezrobocie na wsi. Bo któż się miał troszczyć o chłopa? Rząd? Rząd w Polsce przed 1939 rokiem służył interesom kapitalistów i wyzyskiwaczy, służył obszarnikom i spekulantom, bogaczom i tym, którzy mieli herby i tytuły.

O człowieka pracy nie dbał nikt. Nigdzie w całej Europie nie było tak niesłychanego upośledzenia chłopa i takiej przewagi magnaterii i obszarników jak u nas. O rozwój gospodarstw nikt nie dbał. Większość gospodarstw posiadała poniżej 1 ha ziemi, z którego prawie nie można było wyżyć.

Oprócz tego żyło na wsi około 3 milionów robotników rolnych całkowicie pozbawionych ziemi i zdanych na łaskę i niełaskę obszarników.

Przed wojną biedny chłop był bezbronny. Przeciwko niemu byli i bogacze wiejscy i rząd i policja. Obraz wsi przedwojennej — to nie masło, mleko, jajka i biała pszenica — to nędza małorolnego i bezrolnego chłopa, zginającego grzbiet od wschodu do zachodu słońca na pańskich polach — to osiemdziesięciogroszowa dniówka fornala czy bezrolnego chłopa. Gdy zastrajkował, karmiono go więzieniem i kulą.

Ciężko, bardzo ciężko, było biednym chłopom w czasie okupacji. Na nich przede wszystkim spadał cały ciężar kontyngentów, ściągany przemocą przez administrację niemiecką przy pomocy polskich zdrajców, w większej części pochodzących z dziedziców i bogaczy wiejskich, wysługujących się Niemcom.

Okupant palił i niszczył całe wsie razem z ludźmi i całym dobytkiem, zostawiając prawie nietknięte dwory, mordował bezbronnych, starców, kobiety i dzieci. Mimo to, chłopi odważnie pomagali partyzantom, a wielu z nich walczyło dzielnie w szeregach Armii Ludowej lub Batalionach Chłopskich o wyzwolenie spod jarzma niemieckiego, o nową, sprawiedliwszą niż przed wojną Polskę.

Nadszedł dzień wyzwolenia. Powstał pierwszy rząd — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Powstała i ugruntowała się Polska Ludowa.

Zaspokojny został w pierwszym rzędzie odwieczny głód ziemi i naprawiona odwieczna krzywda chłopska — dokonany został podział ziemi obszarniczej między chłopów mało i średniorolnych.

Ziemia z reformy rolnej, pożyczki i kredyty, ulgi podatkowe, dostawy ziarna siewnego, nawozów sztucznych, organizacja ośrodków maszynowych, pomoc w zwiększeniu hodowli pogłowia — oto pomoc państwa.

Od czterech lat wiele zmieniło się w naszej wsi. Rząd uczynił bardzo dużo. by pomóc biednemu i średniemu chłopu.

Czy oznacza to, że na wsi jest już wszystko dobrze? Nie. Wszystko to tylko częściowo ogranicza wyzysk biedniejszych chłopów przez bogaczy wiejskich. Dopóki będą na wsi bogacze z jednej, a biedni i średni chłopi z drugiej strony, dopóty nieuchronnie trwać będzie wyzysk. Rozumieją to biedni i średni chłopi coraz lepiej i coraz ostrzej walczą przeciwko wyzyskiwaczom na wsi.

W walce tej klasa robotnicza pod kierownictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — i państwo ludowe stoją po stronie biednych i średnich chłopów przeciw bogaczom — kapitalistom wiejskim.

Bogacz wiejski pała szczególną nienawiścią do klasy robotniczej i jej partii, która wskazuje biednym i średnim chłopom ich wroga, mobilizuje ich do walki z bogaczem na wsi, kieruje tą walką, uczy biednego i średniego chłopa w niej zwyciężać i budować nową wieś.

Bogacze wiejscy i różni dziedzice, którzy za czasów Mikołajczyka weszli do Polskiego Stronnictwa Ludowego, aby bruździć i szkodzić Polsce Ludowej i którzy mówili, że między chłopem i robotnikiem nigdy nie będzie zgody, przegrali z kretesem. Wysłannicy Mikołajczyka—bogaci chłopi ciągle mówili, żeby nie wierzyć robotnikom. Ale biedni chłopi nie uwierzyli im, a wierzą właśnie robotnikom. Zrozumieli oni, że bogacze wiejscy boją się siły sojuszu robotniczo-chłopskiego i jedności chłopskiej.

Po połączeniu obu stronnictw ludowych — Stronnictwa Ludowego i Polskiego Stronnictwa Ludowego— chłopi będą silniejsi.

Polepszy się praca na roli. Chłopi dadzą robotnikom więcej zboża, tłuszczów, a otrzymają za to więcej maszyn, ubrań, towarów. Coraz lepsza i jaśniejciej zacofanie i ciemnota, na której żeruje jeszcze reakcja. Coraz lepsza i jaśniejsza będzie przyszłość wsi. I dlatego właśnie w gminach, powiatach, miasteczkach, specjalnie słynnych z walk chłopskich i przedwojennym uciskiem, z walk z czasów okupacji i w całej Polsce tak radośnie obchodzono Święto Ludowe.

Miliony chłopów wyrażało swoją radość i przekonanie, że nie powtórzą się już nigdy przedwojenne i okupacyjne straszne czasy, że na wsi będzie coraz lepiej i że to lepsze jutro coraz usilniej będą budować i budują w ścisłym sojuszu z klasą robotniczą i jej kierownikiem — Partią, przy pełnym zrozumieniu potrzeb wsi i poparciu Rządu Ludowego.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Podczas przygotowań do zawodów eliminacyjnych w Warszawie, uciekł z pola Mokotowskiego model silnikowy wykonany przez jednego z uczniów Liceum Lotniczego. Po prostu złapał komin i uciekł lecąc nad Warszawą. Natychmiast zwrócono się z prośbą do Polskiego Radia, które również natychmiast, podało specjalny komunikat. Należy więc się spodziewać, że model w międzyczasie zostanie odnaleziony. Ja tak przy okazji chciałbym się zapytać — czy na modelu była kartka z nazwiskiem i adresem wykonawcy? Aha (!), widzicie, Koledzy, znowu w wypadku pobicia jakiegoś rekordu będą kłopoty. Pamiętajmy więc, że nawet podczas skromnych „domowych" prób model winien być zaopatrzony w kartkę.

Pomimo, że Polskie Radio tak pięknie stara się pomóc małemu lotnictwu, nie bardzo się spisuje z dużym lotnictwem. Na przykład w dniu 31 maja Polskie Radio nadało pogawędkę inż. Wyrzykowskiego pod tytułem „O śrubowcach". Wszystko byłoby w porządku, opowiadanie było ciekawe, ale autor pogadanki, omawiając historię powstania helikoptera, zapomniał o Związku Radzieckim, który przecież jest ojczyzną „Śrubowców". Wymienianie więc różnych Francuzów i dat z pominięciem wspaniałych pionierskich prac Juriewa, tego Juriewa, któremu właśnie Amerykanie, Anglicy, Francuzi i Niemcy wykradli bezczelnie patenty z wystawy moskiewskiej...!

Autor pogadanki zapomniał widać o tym „drobnym" szczególe mówiąc o naśladowcach, a nic nie wspominając o prawdziwych pionierach. Sądzę, że tylko nieznajomość prawdziwej historii lotnictwa mogła spowodować tego rodzaju audycję. Sądzę, że Polskie Radio w przyszłości będzie bardziej krytycznie ustosunkowywać się do prac swoich autorów!!

Jak widzicie drodzy Czytelnicy, dość często kronika małego lotnictwa zajmuje się również i sprawami lotnictwa dużego. Uważam to jednak za swój obowiązek, bo przecież chodzi o dobro naszego lotnictwa!

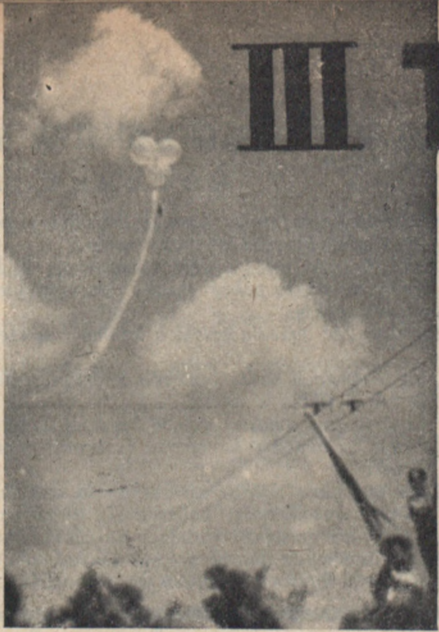
Obowiązkiem kronikarza jest notować różne wydarzenia lotnicze. A więc, trochę wiadomości z działalności ZHP: harcerze projektują urządzenie wielkiego, bo aż na dwieście osób, obozu modelarskiego. Obóz ma trwać pięć tygodni i rozpocznie się w dniu pierwszego lipca w Osowcu pod Warszawą.

Przy Komendzie Głównej ZHP organizuje się wydział techniczno-lotniczy, który prace swoje opiera na osiągnięciach podobnej organizacji w ZSRR — na domach młodych techników-pionierów.

W „pierwszym rzucie" zaprojektowano przenośne szafki-walizki z narzędziami. Szafka tego rodzaju będzie obsługiwała zarówno modelarnie lotnicze jak i żeglarskie, które również prowadzi ZHP. Jednym słowem, jak to się mówi, upieczono dwie pieczenie przy jednym ogniu.

Trzeba przyznać, że pomysł obozu modelarskiego na tak olbrzymią ilość osób jest, o ile zostanie zrealizowany, pierwszym w Polsce.

Obserwator.



III TYDZIEŃ L.L.

III Tydzień Ligi Lotniczej wykazał wielką popularność lotnictwa w całym kraju. Poprzez milionową armię „ligowców" idea lotnicza dotarła do robotnika, górnika, włókniarza, metalowca, chłopa — wszędzie tam, gdzie w pracy wykuwa się lepsze jutro naszej Ludowej Ojczyzny.

Liga Lotnicza przez popularyzację lotnictwa udostępniła szerokim rzeszom ludzi całego kraju poznanie lotnictwa, służącego masom pracującym miast i wsi i jego roli w służbie pokoju.

W tym roku pogoda dopisała wspaniałe, toteż III Tydzień LL wypadł okazale.

WARSZAWA

rozpoczęła III Tydzień LL w dniu 29 maja br. uroczystą akademią w sali klubu MBP przy Alei Wyzwolenia, na którą przybyli między innymi wiceminister M. K. Balicki i D-ca Wojsk Lotniczych gen. Romeyko. W pięknej sali, udekorowanej emblematami LL zebrała się lotnicza młodzież stolicy, delegacje kół LL, przedstawiciele „LOT"-u, organizacji politycznych i społecznych. Licznie stawili się żołnierze jednostek lotniczych.

W imieniu lotnictwa wojskowego głos zabrał gen. Romeyko:

— „Lotnictwo wojskowe z największą sympatią śledzi rozwój Ligi Lotniczej" — powiedział. — „Stanowicie nasze zaplecze społeczne i źródło, z którego lotnictwo polskie czerpać będzie nieustannie rezerwy dla wzmocnienia swych szeregów... Lotnictwo wojskowe dążyć będzie nadal do pogłębienia współpracy z Ligą Lotniczą, stwarzając jak najlepsze warunki dla młodzieży garnącej się do szeregów LL".

Prezes Zarządu Głównego LL inż. Leja omówił historię powstania Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, stworzonego dzięki wydatnej pomocy Związku Radzieckiego. Bogatą część artystyczną akademii wypełnił program zespołu artystycznego Związku Młodzieży Polskiej. Niemilknące brawa zebrali sympatyczni ZMP-owcy za wykonanie marsza lotników (słowa Kubiaka, muzyka Olearczyka) oraz marsza radzieckich lotników.

Po akademii w sali Zarządu Głównego LL przy ulicy Nowogrodzkiej otwarta została wystawa modelarska. Warszawscy konstruktorzy małego lotnictwa wystawili na niej swój całoroczny dorobek, począwszy od modeli latających szybowców poprzez redukcyjne aż do odrzutowych. Wystawa ta otwarta codziennie, przez cały tydzień od godz. 14 do 18 cieszyła się dużą frekwencją nie tylko tych najmłodszych, ale i starszych, zwłaszcza że na miejscu można było kupić plany modeli i wycinanki, wydane ostatnio przez Ligę. Po południu, na parki, place i ulice stolicy spadły tysiące ulotek.

Cały tydzień lotniczy upłynął pracowicie dla kwestujących. Poszczególne koła LL rywalizowały ze sobą zawzięcie — pieniądze szły przecież na dobry cel.

Cztery godziny zbiórki jednego tylko dnia na terenie lewobrzeżnej Warszawy przyniosły 155 000 zł. Najlepiej spisało się dzielnicowe koło LL Nr 52 na Pradze.

W sobotę wieczorem 4 bm. czterdziestu dwóch przodowników pracy z DOKP, mostu Śląsko-Dąbrowskiego, trasy W — Z, MZK, „Szpotańskiego", „Marciniaka", Ursusa, Wedla, Gazowni, Elektrowni i innych odbyło na Okęciu loty pasażerskie samolotami „LOT"-u.

Niedziela 5 bm. zgromadziła na Gocławku znów przeszło 50 przodowników pracy, którzy na samolotach Aeroklubu Warszawskiego odbyli bezpłatne loty.

Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej zaprosiła również do udziału w lotach trzy zespoły znanych rekordzistów trójek murarskich: Ptaszyńskiego z bratem i Gumińskim, Musiała z Zamlongiem i Wyrzykowskim oraz Woźniaka z Orzechowskim i Bednarczykiem. Polatali nasi dzielni murarze — zbliżyli się jeszcze bardziej do lotnictwa. Znany w całej Polsce murarz-rekordzista, Andrzej Religa, otrzymał bilet na bezpłatny przelot powrotny na samolocie „LOT"-u z Warszawy do Gdańska.

III Tydzień Ligi Lotniczej zakończyła Warszawa popołudniowym koncertem w YMCA, zorganizowanym w niedzielę 5 bm. wespół z Polskim Radiem, przy dźwiękach orkiestry Stefana Rachonia.

Liga zyskała wśród ludzi pracy w Stolicy wielu nowych przyjaciół lotnictwa.

POZNAŃ

Tydzień lotniczy wypadł w Poznaniu bardzo dobrze. Trzeba przyznać, że wielka w tym zasługa „Expressu Poznańskiego", który w związku z III Tygodniem LL ogłosił dwa konkursy: pierwszy — na opowiadanie lotnicze z życia lotników względnie Junaków „SP" (objętość 3 strony maszynopisu, nagrody: 15 000 zł, 10 000 zł, 5 000 zł); drugi — na odgadnięcie zwycięskiego baloniku, których 20 wystartowało w sobotę 4 bm. z Placu Wolności „W nieznane", poza tym „Express" zorganizował razem z Ligą bezpłatne loty dla przodowników pracy i poświęcił w swych numerach wiele miejsca tematyce lotniczej.

Poznaniacy umieją organizować. Okręg LL zapiął wszystko na ostatni guzik. Efekt był wspaniały — tysiące nowych członków i wiele, wiele nowych kół LL przy zakładach pracy, instytucjach i urzędach.

Zorganizowana została również wystawa lotnicza, obrazująca rozwój naszego lotnictwa cywilnego.

ŁÓDŹ

W przededniu rozpoczęcia III Tygodnia LL ulicami miasta przemaszerowała młodzież szkolna i członkowie organizacji społecznych zrzeszeni w LL. Okręg Ligi Lotniczej w Łodzi ofiarował czterem przodownikom pracy bezpłatne dwumiesięczne bilety, uprawniające do przelotu samolotami „LOT"-u na trasie Łódź — Gdańsk i Łódź — Kraków.

OLSZTYN

III Tydzień Ligi Lotniczej w Olsztynie zainaugurowany został przemarszem członków LL i młodzieży przez ulice miasta. W szkołach i zakładach pracy odbyły się pogadanki na tematy lotnicze. We wszystkich miastach województwa olsztyńskiego odbyła się zbiórka uliczna na rzecz Ligi.

SZCZECIN

W związku z Tygodniem LL w gmachu Muzeum Morskiego w Szczecinie otwarta została wielka wystawa lotnicza. Zawiera ona między innymi modele redukcyjne polskich samolotów i szybowców. (Reportaż ze Szczecina podamy w jednym z następnych numerów).

KATOWICE

Uroczystości związane z obchodem III Tygodnia LL rozpoczęły się w Katowicach capstrzykiem. W godzinach wieczornych przemaszerowały ulicami miasta delegacje kół LL, młodzieży szkolnej i organizacji społecznych. W ciągu Tygodnia w szkołach i zakładach pracy odbyły się prelekcje lotnicze. W miastach odbywały się kwesty uliczne.

BIAŁA KRAKOWSKA

Na rozpoczęcie III Tygodnia LL na lotnisku w Aleksandrowicach odbył się pokaz lotniczy zorganizowany przez Aeroklub Bielsko-Bialski. Publiczności około 10 000. W pokazie brali między innymi udział Adam Zientek i Tadeusz Góra.

Jerzy Konieczny, ppor.

Wystawa modelarska LL w Warszawie cieszyła się szczególnym powodzeniem młodzieży



TOWARZYSZE!

W dniu otwarcia I Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej czuję się szczęśliwy, że mogę w imieniu Bułgarskiego Związku Sportu i Techniki pozdrowić serdecznie braterski ARP i jego kierowników za doskonałą inicjatywę — urządzenie międzynarodowych zawodów szybowcowych.

Na zawodach tych zostaną osiągnięte nie tylko nowe narodowe i międzynarodowe rekordy, ale przede wszystkim wzmocni się jeszcze bardziej przyjaźń między lotnikami obu krajów. Wzbogacimy tym samym nasze doświadczenie w pracy nad podniesieniem poziomu szybownictwa w naszych krajach.

Bułgarscy szybownicy nauczą się wiele na osiągnięciach bratniego ARP i na wynikach tych zawodów. Będzie to dominowało w dalszym rozwoju szybownictwa w Bułgarii.

Wielu rzeczy mogliby się nauczyć nasi szybownicy od Waszych naukowców lotniczych, jak np.: profesora Humena, od Waszych instruktorów, Adamskiego, Zientka, Góry, a nasze pilotki od Waszej Kempówny.

Wzmacniajmy coraz bardziej braterską przyjaźń pomiędzy naszymi lotnikami, wzbogacajmy coraz bardziej nasze doświadczenia przez wzajemną wymianę i pomoc. Staniemy się wtedy rzeczywiście lotnikami, godnymi naszych narodów — takimi, jak Mieresjew, prawdziwymi bojownikami o wolność naszej Ojczyzny i socjalistycznego budownictwa.

Za przykładem sławnych stalinowskich sokołów — naprzód do nowych osiągnięć i zwycięstw w walce o nasze lotnictwo!

IVAN POPOW
Kierownik ekipy bułgarskiej
PETER PETRUNOV, pilot

★

Сърдечни другарски поздрави на братските полски летци по безмоторно летене от доброволните летци и всички членове на Н.С.С.Тб — в България.
Да пребъде нерушимата дружба между летците от страните с народна демокрация, заедно с славните съветски соколи.
С другарски поздрав

Tłumaczenie z bułgarskiego

Bułgarscy lotnicy i wszyscy członkowie Narodowego Związku Sportu i Techniki w Bułgarii przesyłają serdeczne, przyjacielskie pozdrowienia braciom Polakom.

Niech wzmacnia się wieczna przyjaźń lotników krajów demokracji ludowej i stalinowskich sokołów Związku Radzieckiego.

IVAN POPOW
Kierownik ekipy bułgarskiej

ZAWODNICY POZDRAWIAJĄ POLSKĄ MŁODZIEŻ

KOLEDZY, LOTNICY POLSCY!

W imieniu węgierskiej młodzieży lotniczej zasyłamy polskiej młodzieży lotniczej serdeczne, koleżeńskie pozdrowienia.

Pracując w lotnictwie, my, młodzi lotnicy węgierscy budujemy w kraju socjalizm, stoimy na straży pokoju naszej Ojczyzny i wszystkich narodów, miłujących pokój.

Zdajemy sobie sprawę, że dążenia polskich lotników są identyczne z naszymi.

Tu, na Żarze, na Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej, czujemy się jak u siebie w domu.

Wierzymy, że to spotkanie umocni jeszcze bardziej naszą przyjaźń — pobudzi dążenie do budowy socjalizmu i obrony pokoju na naszym lotniczym odcinku.

Zawody na Żarze posiadają wielkie znaczenie: są one świadectwem naszej dyscypliny i świadomości politycznej, wyrażają pewność, że niezłomna przyjaźń naszych narodów ze Związkiem Radzieckim jest jednym z czołowych filarów pokoju na świecie. Gdyby pokój został zagrożony, my, lotnicy, potrafimy go obronić.

Niech żyje przewodnik obozu pokoju, potężny Związek Radziecki!

Niech żyje mocna baszta obozu pokoju — Ludowo-Demokratyczna Polska!

Niech żyje Kierownik Polski budującej socjalizm — Bolesław Bierut!

Niech żyje ludowe lotnictwo polskie!

Niech żyje przyjaźń lotników polskich i węgierskich!

GYORGI REDEI, mjr
Sekretarz Generalny OMRE — Kierownik Ekipy
ANTAL HEPPER, ślusarz — komendant szkoły lotniczej;
ENDRE KARSAI, introligator — komendant szkoły lotn.;
GYORGI MEZO, technik — kierownik techniczny;
L. LEGYNOI, mechanik — komendant szkoły lotniczej;
KORNEL NAGY, urzędnik — komendant szkoły lotniczej.

BRACIA POLACY!

Po naszej zeszłorocznej wizycie w Polsce wszyscy czechosłowaccy piloci marzyli o zacieśnieniu i pogłębieniu naszych wzajemnych stosunków. Dlatego też z radością powitaliśmy zaproszenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej na Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej.

My, wszyscy członkowie ekipy czechosłowackiej z radością stwierdzamy, że lotnictwo bratniej Polski dzięki pracy jego ludzi i zainteresowaniu szerokich warstw narodu osiąga we wszystkich dziedzinach przodujące miejsce. Trudno po prostu uwierzyć, że rozbudowa Żaru w ciągu jednego roku poczyniła tak wielkie postępy.

Wierzymy, że nasza wzajemna współpraca w budowie socjalistycznego lotnictwa przyniesie zarówno nam, jak i Wam wiele korzyści i jeszcze bardziej nas zbliży.

Przyrzekamy, że wytężymy wszystkie siły w pracy nad pogłębieniem przyjaźni z Wami i Krajami Demokracji Ludowej.

Ekipa czechosłowacka

★

Ekipa polska na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej na Żarze zasyła serdeczne pozdrowienia czytelnikom „Skrzydeł i Motoru"

Żar, dn. 6. VI. 1949

PŁONĄ WICI OBROŃCÓW POKOJU

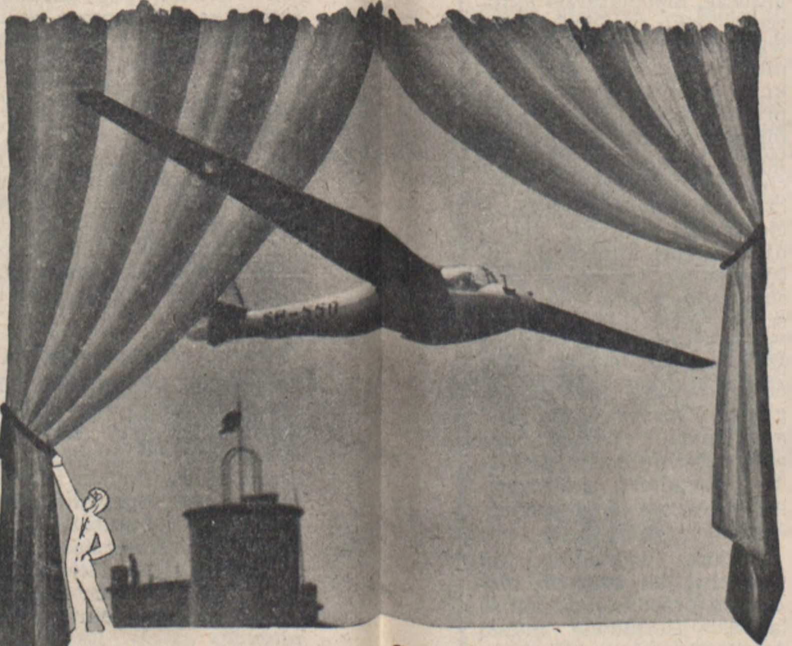
W sobotę niebo Żaru pokryte było jak zawsze szybowcami. Węgrzy i Polacy trenowali przed Zawodami. Po południu nad Magórką zobaczyliśmy nieznaną błękitną maszynę. Krążyła w kominie, nabierała wysokości i potem szybkim lotem nurkowym nadleciała nad Żar. Przeczytaliśmy znaki rozpoznawcze OK-8740. Był to pierwszy zawodnik ekipy czeskiej, Ladislav Svab, na cudnym, zwinnym „Sohaju". Reszta jego kolegów, z wyjątkiem Stefana Plesko, przybyła w niedzielę. Zrozumieliśmy od razu, że jest to ekipa groźna, która walczyć będzie tak, jak i węgierska, o pierwsze miejsce.

Ponieważ na prośbę Węgrów ARP wypożyczył im jedną „Olimpię", do Zawodów stanęło ostatecznie 18 pilotów: jeden Bułgar, pięciu Czechów, pięciu Węgrów i siedmiu Polaków. Żar był gotów do rozpoczęcia I Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej.

* * *

Szósty czerwiec wstał chmurny i wietrzny. O godzinie 9.30 na odprawie zawodników, kierownictwo wyznaczyło zadanie — suma trzech maksymalnych przewyższeń. Bezpośrednio po odprawie na przedłużeniu linii masztów stanęły obok siebie ekipy wszystkich państw. Przed nimi długi rząd szybowców ustawiony według wylosowanej kolejności startu.

Przed zawodnikami staje grupa przedstawicieli polskich władz lotniczych: Minister Komunikacji Jan Rabanowski, wiceminister Balicki, członek Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Mieczysław Popiel, przedstawiciele Departamentu Lotnictwa Cywilnego, Dowództwa Wojsk Lotniczych „Służby Polsce" i Ligi Lotniczej.



ZAWODY OTWARTE

Kierownik Zawodów prof. Humen melduje o gotowości załóg do Zawodów.

„...Zawody te są wynikiem olbrzymiej pracy, jaką wykonało polskie szybownictwo. Pracę tę mogliśmy wykonać dzięki ustrojowi naszego państwa, ustrojowi demokracji ludowej..." — kończy meldunek profesor.

Do zawodników i gości przemawia Minister, podkreślając doniosłą rolę chwili. Padają sakramentalne słowa: „Otwieram Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej".

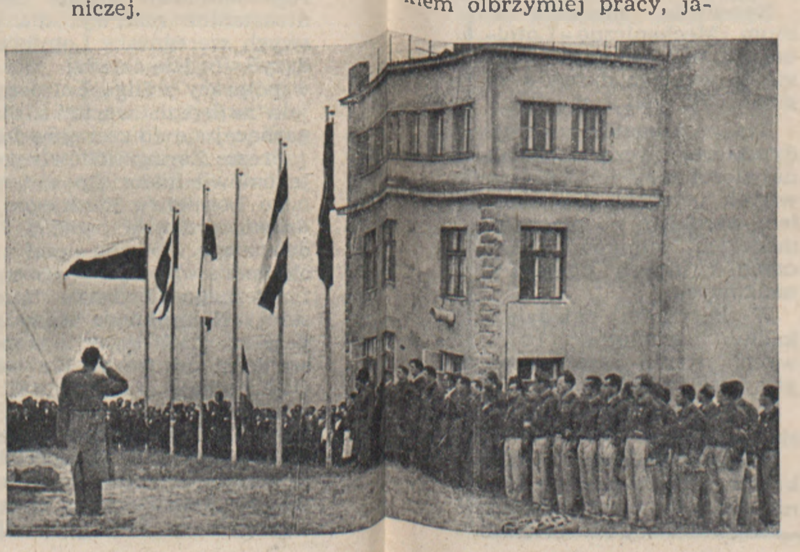
„...Łączy nas ustrój, łączy nas wspólna walka o pokój — mówi Mieczysław Popiel. — W walce tej zwyciężymy podżegaczy wojennych i bałwochwalców bomby atomowej. Zawody Szybowcowe—przegląd naszej techniki lotniczej i latania wyczynowego są jednym świadectwem naszej jedności".

W imieniu ekip zagranicznych przemówił Otakar Svaricek, Sekretarz Generalny ARCS: „...Jesteśmy braćmi. Tak samo bliski jest nam Stalin i Dimitrow, jak Gottwald, Rakoszi i Bierut. Nasze Zawody są zawodami przyjaciół budujących socjalizm w swoich ojczyznach".

Sekretarz Generalny Aeroklubu Rzeczypospolitej podaje komendę: „Baczność! Mirno! Pozor!! Włdziazz! Radziecka flaga na maszt!"

Przy dźwiękach hymnu radzieckiego wznosi się w górę czerwona flaga z sierpem i młotem, flaga państwa, dzięki któremu szybownicy wolnych narodów

(c. d. na następnej stronie)



Na zdjęciu obok: Moment otwarcia zawodów — pierwsza z prawej ekipa węgierska, druga ekipa czechosłowacka



PILOT LADISLAV SVAB

Urodził się w roku 1907. Ojciec jego był rolnikiem. W roku 1926 pełnił służbę w lotnictwie wojskowym, gdzie ukończył kurs pilotażu. W roku 1936 rozpoczął wyszkolenie szybowcowe i uzyskał pkat. C. W tym samym roku również objął pracę pilota-oblatywacza Zakładów „Let" — Narodni Podnik w Gottvaldowie. Oblatywał wszystkie samoloty, które wyszły z zakładów „Let", między innymi samoloty „Zlin" 12, 13, Z-22 i Z-122 oraz szybowce „Honza" Z-23, „Krajanek" Z-24, „Sohaj" Z-25 i „Sohaj II" Z-125. Wszystkie szybowce czechosłowackie, biorące udział w zawodach, były przez niego oblatywane.

Ladislav Svab ma syna— również Ladislava, w wieku 16 lat, który w bieżącym roku postawił sobie za cel uzyskanie podkat. C. A Ladislav Svab — ojciec, jest jednym z pięciu zawodników, którzy reprezentują barwy Czechosłowacji w Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej.

PILOT P. V. PETRUNOV

Peter Vladov Petrunov urodził się w Sofii w r. 1927. Pochodząc z rodziny robotniczej, jeszcze jako młody chłopiec rozpoczął pracę w Bułgarskim Robotniczym Związku Młodzieży (RMS), walcząc aktywnie przeciwko reakcyjno-kapitalistycznym rządom bułgarskim o wolność swego ludu, o wolność klasy robotniczej Bułgarii.

W czasie wojny Petrunov brał aktywny udział w ruchu oporu przeciwko niemieckiej agresji i rodzimym faszystom.

Gdy 9 września 1944 roku lud bułgarski zbrojnie powstał przeciwko Niemcom, wśród walczących na ulicach Sofii robotniczych oddziałów był młody metalowiec-frezer Peter Petrunov.

W roku 1945 Peter rozpoczyna szkolenie szybowcowe. W roku 1948 na Zawodach Krajowych Petrunov już jako członek BKP — Bułgarskiej Partii Komunistycznej zdobywa I miejsce.



W roku bieżącym młody i zdolny wyczynowy pilot bułgarski reprezentuje swoją Ojczyznę na Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej na Żarze.

ZAWODY OTWARTE

(c. d. ze str. 271)

Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Polski mogą jak bracia spotkać się na wspólnych zawodach.

Rozlegają się kolejno dźwięki hymnów.

— Bułgarskija flag na macztata!

— Ceskoslovenska wlajka na stażor!

— Madziar zaslat felhuzni!

— Polska flaga na maszt!

— Rumuńska flaga na maszt!

— Życzę zwycięstwa najlepszemu zawodnikowi. Do maszyn! Na start!

Jeden po drugim wychodzą szybowce w powietrze i po krótkiej chwili na niebie krąży osiemnaście maszyn. Nikną w strzępkach chmur, by po chwili wyskoczyć z nich korkociągiem, spaść jak orzeł w stromym locie nurkowym, wyrwać ostro w górę i znów mozolnie uzyskiwać wysokość.

Cały dzień mija jak z bicza strzelił. Ministrowie i przedstawiciel KC PZPR zwiedzają szkołę, interesując się każdym najdrobniejszym szczegółem jej pracy i stopnia zagospodarowania. IS demonstruje „Kaczkę".

Gdy Żar okrywa noc i zawodnicy dawno już śpią, wypoczywając przed następnym dniem Zawodów, bez przerwy pracuje Komisja Sportowa i Pomiarowa odczytując barografy. O godzinie 0.23 dnia 7 czerwca dostaję pierwszą oficjalną punktację: 1. **Góra**, Polska — suma trzech przewyższeń — 5 320 m 100 pkt. 2. **Hepper** (Węgry) — suma trzech przewyższeń — 5 285 m 99 pkt. 3. **Haza** (Cz) — suma trzech przewyższeń — 4 370 m 82 pkt. 4. **Kępówna** (Pol.) — suma trzech przewyższeń — 4 185 m — 78 pkt. 5.**Figwer** (Pol.) —suma trzech przewyższ. - 4 165 m — 78 pkt. 6. **Zientek** (Pol.) — suma trzech przewyższeń — 4 025 — 75 pkt. 7. **Wielgus** (Pol.) — suma trzech przewyższeń — 3 880 m — 73 pkt. 8. **Svab** (Cz.) — suma trzech przewyższeń — 3 675 m — 69 pkt. 9. **Svinka** (Cz.) — suma trzech przewyższeń 3 490 m — 65 pkt. 10. Sebesta (Cz.) — suma trzech przewyższeń 3 460 m — 65 pkt.

* * *

W ciemnościach nocy, jak prasłowiańskie wici, płonęły na górach setki ogni święta ludowego — Sobótek. Zabiło mi mocno serce ze szczęścia...

Dlatego, że pierwszy jest Polak — Tadek Góra, dlatego, że tuż za nim jest Węgier i Czech, dlatego, że młodziutki bojowy Bułgar nie jest ostatni, że w ludowej, budującej socjalizm Polsce, odbywają się pierwsze zawody państw demokracji ludowej i płoną jasno, radośnie ognie sobótek jak wici, wołając lotników wszystkich narodów na olimpijskie igrzyska obrońców pokoju.

* * *

W drugim dniu Zawodów odbył się docelowy przelot szybkościowy na trasie 100 km Żar — Tęgoborze. Startowało 18 maszyn. Konkurencję tę ukończyło 10 zawodników, w tym 4 Polaków, 4 Czechosłodaków i 2 Węgrów. Zakończyła się ona ponownym sukcesem Polaka, pil. Tadeusza Góry, który uzyskał największą szybkość 43 km/godz. Dalsze miejsca zajęli trzej piloci czechosłowaccy i dwóch Polaków.

Szczegółowe wyniki przedstawiają się następująco: 1. Góra (P) — 43 km/godz— 215 pkt.; 2, 3, 4. Purok, Svinka i Sebesta (CSR) — 42 km/godz — 207 pkt.; 5. Zientek (P) — 41 km/godz— 200 pkt., 6. Figwer (P) — 40 km/godz — 193 pkt.

W tym samym dniu przybyła na Żar delegacja ZSRR, z Aeroklubu im. Czkałowa, w charakterze obserwatorów, w osobach: ob. ob. Skobarichin i Frołow.

Dnia 10 czerwca br. odbył się wyścig w trójkącie 100 km na trasie: Żar — Równica — Pilsko — Żar.

Zadanie wykonało całkowicie trzech zawodników: jeden zawodnik czechosłowacki i dwóch polskich. Zwycięstwo odniosła pilotka polska Kempówna, osiągając szybkość 50 km/godz. Wynikiem tym ustanowiła ona międzynarodowy rekord kobiecy jak również rekord krajowy absolutny i kobiecy. Zawodnik czechosłowacki Haza, osiągając szybkość 46 km/godz, ustanowił nowy czechosłowacki rekord szybowcowy w tej konkurencji. Szczegółowe wyniki przedstawiają się następująco: 1. Kempówna (P) — 250 pkt.; 2. Haza (CSR) — 222 pkt.; 3. Zientek (P) — 215 pkt.

Po trzech konkurencjach w ogólnej punktacji na czoło wysunęła się Kempówna — 511 pkt., na drugim miejscu uplasował się Zientek — 490 pkt., trzecie miejsce zajmuje Haza (CSR) — 372 pkt. Na dalszych miejscach uplacowali się w kolejności: Figwer (P) — 341 pkt., Góra (P) — 315 pkt., Purok (CSR) 300 pkt., Hepper (W) — 275 pkt.

(peleng)

JAK ZDOBYĆ DYPLOM TECHNIKA LOTNICZEGO

— Obywatelu dyrektorze — redakcja tygodnika młodzieży lotniczej „Skrzydła i Motor" pragnie zasięgnąć informacji, dotyczących warunków przyjęcia i samej nauki w Państwowym Liceum Mechaniczno - Lotniczym. Napływa do nas wiele zapytań, a my niestety nie możemy udzielić wyczerpujących odpowiedzi.

Dyrektor, Jan Olszewski, prosząc abym usiadł, rozpoczyna:

— Do Państwowego Liceum Mechanicznego i Lotniczego przyjmujemy kandydatów, którzy ukończyli 4 klasy gimnazjum ogólnokształcącego lub kl. 9. oraz tych, którzy ukończyli 4 - lub 3-letnie gimnazja mechaniczne. Wiek kandydatów od 16 do 18 lat. Po ukończeniu klasy 9. składa się egzamin z polskiego i matematyki, a po ukończeniu gimnazjum mechanicznego z języka polskiego, matematyki i fizyki.

Przy zapisie potrzebne są następujące dokumenty: metryka urodzenia i świadectwo szkolne, a do nich należy dołączyć dwie fotografie. Zapisywać się można w okresie wakacji, po otrzymaniu świadectwa szkolnego. Termin egzaminów wstępnych nie został jeszcze ustalony, prawdopodobnie odbędą się one po wakacjach w pierwszych dniach września.

Nauka w naszym liceum trwa trzy lata i absolwenci uzyskują świadectwo dojrzałości oraz tytuł technika. Jednocześnie uzyskują możliwość dalszej nauki na politechnice. Internatu przy szkole niestety nie ma. Można mieszkać w bursie Kuratorium Warszawskiego dla wszystkich szkół zawodowych, która znajduje się w Podkowie Leśnej pod Warszawą i opłata za mieszkanie wraz z wyżywieniem wynosi około 6 000 zł miesięcznie.

— A teraz chciałbym się dowiedzieć, jakie przedmioty wykładane są w okresie nauki? — zapytuję.

— O, przedmiotów wykładowych mamy wiele, bo aż 33. Proszę się nie przerażać, nie wszystkie są wykładane jednocześnie. Najcięższy bezsprzecznie jest pierwszy rok studiów. Wykładamy wtedy technologię materiałów, mamy zajęcia praktyczne w warsztatach, uczymy wytrzymałości materiałów, rysunku technicznego, geometrii wykreślnej, mechaniki technicznej, fizyki, chemii, matematyki, języka polskiego, języka obcego, a ponadto prowadzone jest przysposobienie wojskowe i wychowanie fizyczne.

Natomiast w drugim roku nauki, oprócz części tych przedmiotów, które wymieniłem poprzednio, dochodzi jeszcze elektrotechnika ogólna, nauka o częściach maszyn i konstrukcjach stalowych, termodynamika, budowa silników lotniczych, budowa płatowców, materiałoznawstwo lotnicze, modelarstwo lotnicze — jako przedmiot obowiązkowy i mechanika lotnicza. W trzecim roku nauki, znów oprócz części tych przedmiotów, jakie wymieniłem poprzednio, dochodzą jeszcze nowe a mianowicie: elektrotechnika lotnicza, kalkulacja i organizacja przedsiębiorstw, badanie silników lotniczych, odbywają się ćwiczenia konstrukcyjne z silników lotniczych, ćwiczenia konstrukcyjne z płatowców, nauka o śmigłach, przyrządach pokładowych i wreszcie higiena. Oprócz wyżej wymienionych przedmiotów odbywają się u nas wykłady z zagadnień społeczno - państwowych i gospodarczych.

Poziom wykładów jest wysoki i, jak widzicie, niektóre z przedmiotów nie są łatwe. Uczniowie muszą dużo nad sobą pracować, aby ukończyć szkołę.

— Przyznam się, że trudno było mi zapamiętać same nazwy, a cóż dopiero byłoby, gdybym się ich uczył!

Naprawdę, ukończyć Liceum Mechaniczno - Lotnicze, to nie jest takie proste, to wymaga dużego wysiłku, siły woli i chęci.

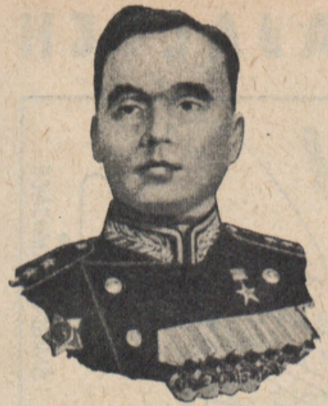
Kiedy żegnałem miłego dyrektora, życząc mu jak najwięcej zdolnych i pracowitych uczniów, przesunąłem wzrokiem po pięknych modelach silników lotniczych i innych pomocach naukowych.

W korytarzu oglądałem kadłub samolotów bojowych, słysząc przez drzwi głosy wykładowców.

Nauka w klasach toczyła się normalnie.

Rosną nowe kadry techników naszego ludowego lotnictwa.

EKRA



Bohater Socjalistycznej Pracy A. S. JAKOWLEW
gen. pułk. służby lotniczo - inżynieryjnej

SZUKAJCIE, BADAJCIE I TWÓRZCIE...

Mija ćwierć wieku od powstania organizacji pionierów * imienia W. I. Lenina. Wspominam ten okres, przypominając sobie jednocześnie pierwsze moje kroki na drodze do lotnictwa. Widzę teraz, jak bardzo praca w kole pionierów - modelarzy dopomogła mi w dalszych studiach lotniczych.

Upalny dzień sierpniowy. Rok 1929. Nad Moskwą lata mały, połyskujący w słońcu, świeżo lakierowany samolot. Zrobił kilka rund nad trybunami, gdzie zasiedli uczestnicy I-go Zlotu Pionierów i wylądował na pobliskim Centralnym Lotn'sku. W parę godzin potem znaleźliśmy się wraz z pilotem Piątkowskim wśród pionierów, którzy otrzymali jako dar tę lekką sportową awionetkę. Była to jedna z moich pierwszych konstrukcji.

W parę miesięcy później na samolocie tym dokonano przelotu Moskwa — Mineralne Wody (Północny Kaukaz — przyp. tłumacza) bez lądowania. Przelot ten był wówczas podwójnym rekordem światowym: odległości i długotrwałości lotu bez lądowania.

Miałem 23 lata, ale moja znajomość z lotnictwem była już stara, rozpoczęła się bowiem jeszcze na ławie szkolnej. Wpadła mi kiedyś w ręce książka „Historia rozwoju techniki" — jeden z rozdziałów poświęcony był szybownictwu. Podano tam nawet planik szybowca. Zachęcony szkicem postanowiłem zbudować według podanego rysunku model. Zapaliłem się mocno do tego projektu. Nasze małe mieszkanko zamieniło się w warsztat. Na stole, na podłodze pełno było ścinków tektury, a powietrze nasycone było zapachem kleju. Po miesiącu model był gotów. Był jednak zbyt duży, aby go można było wypróbować w mieszkaniu. Przeniosłem go więc do szkoły i w sali gimnastycznej odbył się pierwszy start. Byłem pełen trwożliwego oczekiwania czy aby poleci. Poleciał i przeleciał 15 m! Nie posiadałem się z radości. Moje uczucia na pewno zrozumieją dobrze młodzi konstruktorzy-modelarze.

Od tej chwili stałem się żarliwym lotnikiem. Z gronem kolegów, takich samych jak ja zapaleńców, robiliśmy jeden model za drugim. Nie wszystkie chciały latać, ale niepowodzenia te nie zniechęcały nas bynajmniej.

Po skończeniu szkoły zacząłem pracować jako mechanik na lotnisku. Z pomocą dawnych kolegów szkolnych i kółka pionierów-modelarzy skonstruowałem szybowiec, tym razem duży, a następnie opracowałem plan konstrukcji lekkiego samolotu.

Od tego czasu minęło przeszło 20 lat. Obecnie kieruję w fabryce zespołem konstruktorów. Opracowaliśmy kilkadziesiąt typów różnych maszyn, począwszy od lekkich sportowych i szkolnych samolotów, a skończywszy na myśliwcach szybkościowych.

Ze specjalnym zapałem pracowałem nad konstrukcją samolotów bojowych.

Celem moim było sprostać wezwaniu tow. Stalina: „latać dalej, wyżej i szybciej niż inni".

Najszczęśliwszym dniem mojego życia był dzień, kiedy skonstruowany przeze mnie taki właśnie samolot spotkał się z pełnym uznaniem Rządu Radzieckiego.

W okresie ostatniej wojny „Jaki" cieszyły się najwyższym uznaniem lotników, takim samym zresztą, jak skonstruowane przez mego pierwszego nauczyciela lotnictwa Iljuszyna — szturmowce. Oba te typy samolotów wraz z innymi, konstruowanymi przez inżynierów i robotników radzieckich, z powodzeniem walczyły na wszytkich frontach w zażartych bojach z niemieckimi „Messerschmittami" i nigdy nie zawiodły lotników.

My, konstruktorzy i robotnicy fabryk samolotów, szczycimy się tym, że nasze mazyny okazały się godne bohaterstwa żołnierzy radzieckich.

Młodzi przyjaciele! Bądźcie wytrwali w swoich poczynaniach. Przewyciężajcie przeszkody jakie spotkacie na Waszej drodze. Jestem pewien, że w szeregach pionierów i komsomolców znajdzie się dużo zdolnych przyszłych konstruktorów i budowniczych potęgi lotniczej naszej Ojczyzny.

---

* Pionierzy — organizacja dziecięca w ZSRR, skupiająca w swoich szeregach chłopców i dziewczynki do 14 — 15 lat.

ZSRR

Pod Moskwą zostanie w najbliższych dniach zorganizowany czterdziestodniowy obóz dla modelarzy stolicy ZSRR. Obóz pomyślany jest jako ośrodek sportowy i techniczny.

★

Za opracowanie nowych profili lotniczych dla samolotów szybkościowych P. P. Krasilszykow otrzymał po raz drugi nagrodę stalinowską. S. A. Christianowicz za naukową pracę o teorii wielkich szybkości otrzymał również po raz drugi nagrodę stalinowską.

★

Bohaterowie ZSRR: Sawicki, Chramow, Sereda, Jefremow i Sołowiew wykonali w 1948 roku na święcie lotnictwa po raz pierwszy w historii zespołową pełną akrobację na samolotach odrzutowych.

★

Płk. I. Połunin jest pierwszym pilotem na świecie, który wykonał akrobację na samolocie odrzutowym.

OZNACZENIA LITEROWE SAMOLOTÓW ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

A	autożyro	awtożir
ARK	arktyczny	arkticzeskij
BB	bombowiec o małym zasięgu	bliżnij bombardirowszczik
BSz	szturmowiec opancerzony	bronirowanyj sztormowik
DB	bombowiec o dużym zasięgu	dalnyj bombardirowszczik
DI	dwumiejscowy myśliwiec	dwuchmiestnyj istrebitiel
I	myśliwiec	istrebitiel
KOR	samolot pokładowy	korabelnyj
MBR	wywiadowczy o małym zasięgu — morski	morskoj bliżnij razwiedczik
MDR	wywiadowczy o dużym zasięgu — morski	morskoj dalnyj razwiedczik
MTB	morski ciężki bombowiec	morskoj tiażołyj bombardirowszczik
PB	bombowiec nurkujący	pikirujuszczij bombardirowszczik
PS	samolot pocztowy	pocztowyj samolot
R	wywiadowczy	razwiedczik
SB	bombowiec średni	srednij bombardirowszczik
TB	ciężki bombowiec	tjażołyj bombardirowszczik
U	szkolny	uczebnyj
UT	szkolno-treningowy	uczebno - trenirowocznyj
UTI	szkolno - treningowy myśliwiec	uczebno - trenirowocznyj istriebitiel
WT	wodno - treningowy	wodno - trenirowocznyj

ZSRR

Konstruktorem nowoczesnego silnika odrzutowego w ZSRR jest inż. A. M. Liulik, tegoroczny laureat nagrody stalinowskiej.

★

Podczas zawodów młodych konstruktorów modeli latających obwodu moskiewskiego trzecie miejsce zajęli uczniowie miasta Oriechowo - Zujewo. Model ich, zaopatrzony w silnik benzynowy, w ciągu 17 minut 37 sekund przeleciał 11-kilometrową trasę na wysokości 410 metrów.

★

Samolotem z Moskwy przybyły w dniu 20 maja, jako dar dla warszawskiego Ogrodu Zoologicznego, antylopy tzw. suhaki. Zwierzęta te żyją dotychczas w Azji i zamieszkiwały niektóre tereny Polski przed 200 laty. Podróż zniosły doskonale i dzisiaj cieszą swym widokiem zwiedzających warszawskie ZOO.

MECHANIZACJA MODELI LATAJĄCYCH

3. SAMOWYZWALACZ GUMOWY

Do wyrzucenia spadochronu - hamulca potrzebny jest wyzwalacz. Najprostszy, w postaci lontu, opisano wraz z całym urządzeniem w poprzednim 24 (156) numerze SiM-u.

Obecnie zajmiemy się wyzwalaczem mechanicznym, nieco bardziej skomplikowanym w budowie, alę prostym w działaniu.

Działanie tego samowyzwalacza jest następujące: W tylnej części kadłuba umieszczone jest pasmo gumy, która skręcona przekazuje energię łopatkom małego śmigiełka. Śmigiełko to, obracając się dość wolno wskutek oporu łopatek, ustawionych w chorągiewkę, powoduje powolne rozkręcanie się gumy, która w końcu zwalnia dźwigienkę, przytrzymującą ruchome denko kadłuba z umieszczonym nań spadochronem. Spadochron odpowiednio złożony, pod wpływem pomocniczego amortyzatora (gumki) zostaje wyrzucony i rozwinięty. Jak wygląda całe urządzenie, widzimy na rysunku 1. Małe śmigiełko posiada na osi haczyk, który służy do zaczepienia o haczyk wiertarki, dla ułatwienia nakręcania. Po nakręceniu do odpowiedniej ilości obrotów (gdyż od ilości obrotów zależy czas rozkręcania się gumy i tym samym czas zwolnienia spadochronu) zwalnia się małe śmigło — równocześnie ze startem modelu.

Wymieniłem, że śmigiełko hamujące obraca się, wolno rozkręcając gumę. ale jak wolno — ile czasu? To nas najbardziej ciekawi. Otóż przy zastosowaniu jednego pasma gumy płaskiej i śmigiełka o nastawieniu łopatek, jak podano na rysunku, czas rozkręcania się jej na opisanym urządzeniu odczytujemy z tabelki.

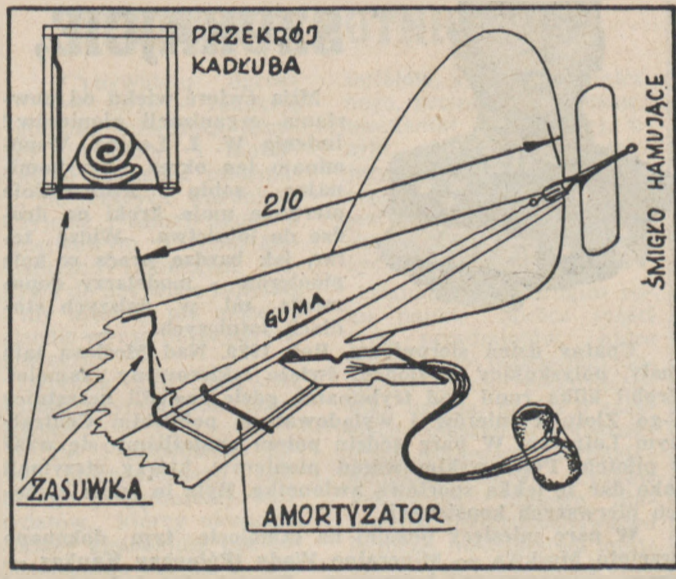
Podane wartości odnoszą się do gumy o przekroju 4 × 0,8 mm.

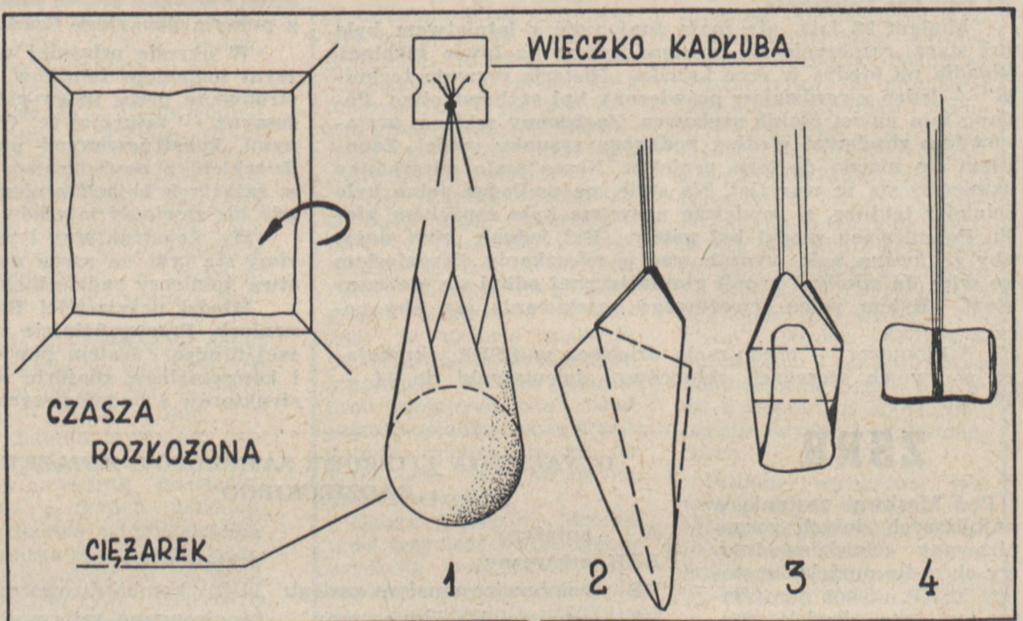
Jak widać z tabelki, wyzwalacz tego rodzaju pozwala na dość dużą swobodę w wyborze odpowiedniego czasu lotu i otwarcia się spadochronu.

Spadochron jest nieco odmiennej konstrukcji niż podany uprzednio. Czasza składa się mianowicie z jednego kawałka materiału. Jak składać spadochron i jak ułożyć go w kadłubie, pokazano na rysunkach.

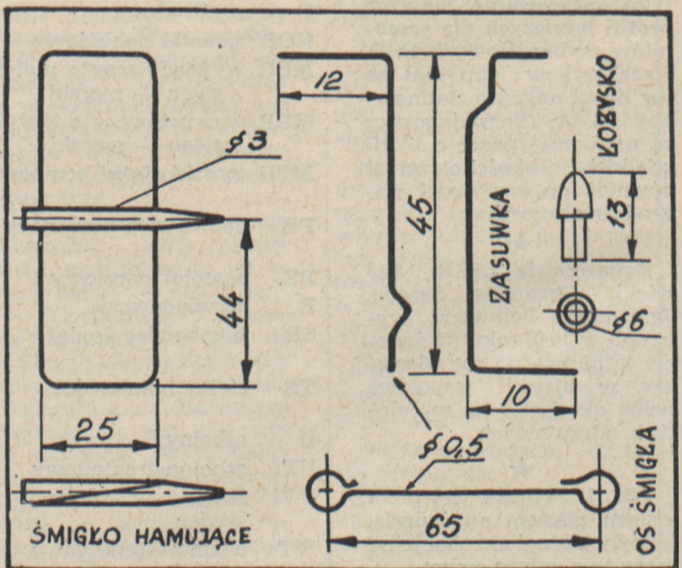
Ponieważ w poprzednim opisie była mowa o spadochronie przy małych modelach, podaję obecnie orientacyjną tabelkę doboru wielkości czasy spadochronu w zależności od powierzchni skrzydeł modelu.

P. E.





Kolejne fazy zwijania spadochronu



Ilość nakręceń	Czas rozkręcania się gumy
250	1 min.
400	1 min. 40 sek.
800	3 min. 30 sek.
1 200	6 min.
1 600	8 min. 30 sek.

Pow. skrzydeł w dcm²	Wymiary czaszy w mm	Długość linek w mm
9 — 13	180 × 180	350
13 — 19	210 × 210	430
19 — 26	250 × 250	500
26 — 39	300 × 300	600
39 — 52	350 × 350	700
52 — 65	400 × 400	800
65 — 90	480 × 480	980

WIELKI WYŚCIG

Aeroklub ostrowski wykonał w miesiącu maju 372% planu miesięcznego 37,2% planu rocznego

Aeroklub poznański wykonał w miesiącu maju 181,8% planu miesięczn. 18,1% planu rocznego

Z każdym dniem podnosi się poziom naszego lotnictwa sportowego. Z każdym dniem latamy coraz więcej, lepiej i taniej. W aeroklubach regionalnych wre praca. Świadczą o tym meldunki z frontu współzawodnictwa aeroklubów.

AEROKLUB OSTROWSKI zameldował o wykonaniu i przekroczeniu przewidzianej normy godzin lotów szybowcowych za miesiąc maj. Uzyskał on 372% planu za maj, co równa się 37,2% planu rocznego. PIERWSZE MIEJSCE pod względem ilości wylatanych godzin zajął pil. TADEUSZ SZYMCZAK, drugie pil. EDMUND MORRISON, trzecie pil. LECH GAŁECKI. Wszyscy oni latali na „Jeżykach". Ogółem w maju trenowało 29 pilotów, w czerwcu trenować będzie 70. O rzetelnej i planowej pracy pilotów — członków Aeroklubu Ostrowskiego mówią następujące fakty. Wielu z nich lata na wyczynówkach — klub nie posiadał jednak ani jednego barografu. Złożyli się więc i za 8 000 złotych kupili barograf. W styczniu i kwietniu br. wylatali Ostrowiacy 7,2% zaplanowanych do wylatania godzin. W samym tylko maju 337% — cyfra ta najlepiej ilustruje dotychczasową pracę klubu.

AEROKLUB POZNAŃSKI zameldował o wylataniu w miesiącu maju 181,8% przewidzianej normy godzin lotów szybowcowych na ten miesiąc, uzyskując tym samym wykonanie 18,1% planu rocznego (reportaż naszego specjalnego wysłannika z tego aeroklubu podamy w następnym numerze).

Powyższe meldunki dają gwarancję, iż tegoroczny plan lotów wykonamy z nadwyżką.

Wielki wyścig o miano najlepszego aeroklubu w Polsce trwa.

KOSZT GODZINY LOTU

Jak to się dzieje, że Aeroklub Kujawski, stojący pod względem liczebności pilotów szybowcowych i silnikowych na dwudziestym miejscu, zajął w ilości godzin silnikowych 14., a szybowcowych 1. miejsce, uzyskując najniższy koszt jednej godziny lotu szybowcowego?

Klub ten, mając mało pilotów — nie tylko pobił inne kluby ilością wylatanych godzin, ale dowiódł że latać można tanio — pięć razy taniej, niż w innych klubach.

Aby odpowiedzieć na to pytanie — trzeba przyjrzeć się, jak w tym klubie jest zorganizowane latanie. Trzeba zgłębić, na czym ono się opiera. Odpowiedzią będzie w tym wypadku fakt, że klub ten przeprowadzał latanie na treningach proporcjonalnie do wydatków.



Wprowadzając jako pierwszy współzawodnictwo wśród aeroklubów w Polsce, klub ten, jak to mówią — postawił latanie na nogi. Nie było więc mowy w klubie o rozrzutnej i nieobliczonej gospodarce materiałami pędnymi. Wydatki administracyjne były celowe i oszczędne, naprawy zaś sprzętu przeprowadzono w porę.

W efekcie tego wszystkiego klub mógł osiągnąć niższy niż w innych klubach koszt jednej godziny lotu

Jak z tego widać, koszt godziny lotu ściśle zależy od wszystkich sum wydatkowanych przez aeroklub, jednym słowem od jego gospodarki finansowej, kwestia zaś jak latać, aby latanie to było jak najtańsze — ma ścisły związek z oszczędnością.

Jasne jest więc, że gdybyśmy chcieli obliczyć jak drogo kosztuje np. godzina lotu na „Jeżyku", musielibyśmy zajrzeć... do kasy aeroklubów. Musielibyśmy zorientować się, na co i ile klub wydaje pieniędzy.

W zależności od tych wydatków będą wyglądać loty w klubie: jeśli wydatki będą nadmierne i rozrzutne, wtedy odbije się to od razu na lataniu—będzie ono drogie. Jeśli natomiast wydatki klubowe cechować będzie oszczędność i celowość — latanie będzie tanie.

Miernikiem ceny latania są więc wydatki klubu i ilość wykonanych godzin lotu. Według tych danych oblicza się koszt jednej godziny lotu.

Aby obliczyć koszt godziny lotu (bierzemy pod uwagę loty silnikowe i szybowcowe razem), dzielimy wszytkie wydatkowane przez kluby sumy przez łączną ilość wylatanych godzin.

Załóżmy np., że w pewnym klubie wszystkie wydatki w ciągu roku wyniosły sumę 80 000 zł, zaś liczba wylatanych godzin silnikowych — 190, a szybowcowych — 240.

Przy podstawieniu danych do wzoru:

$$P_{IV} = \frac{5\,000}{\frac{\text{Wydatki klubu w tys. zł}}{\text{wylat. godz. siln.}} + \frac{\text{Wydatki klubu w tys. zł}}{\text{wylat. godz. szybowc}}}$$

otrzymamy:

$$P_{IV} = \frac{5\,000}{\frac{80\,000}{430}} = 26{,}8 \text{ zł}$$

Jak wynika z obliczenia, koszt jednej godziny lotu wyniesie w tym aeroklubie 26,8 zł, a więc jest on stosunkowo niski.

Nic dziwnego. Cyfra ta jest odzwierciedleniem racjonalnej gospodarki w klubie, jest wynikiem świadomej pracy wszystkich członków w klubie oraz sumiennej kontroli klubowych wydatków. J. Z.

WYNIKI ELIMINACYJNYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH W WARSZAWIE

Zawody zorganizowane staraniem okręgu warszawskiego LL, odbyły się w dn. 4 czerwca br. na Bielanach. Na ogólną liczbę 214 zgłoszonych modeli startowało 67. W grupie juniorów pierwsze miejsce zdobył **Ryszard Parol** (ZMP) I lot— 28,5 sek., II lot — 73,5 sek., III lot — 97 sek. Suma punktów — 530,79. Drugie miejsce **Tadeusz Sochacki** (ZHP) — 504,52 pkt, III miejsce **Andrzej Banaszek** (Szkoła Podstawowa Nr 7 w Warszawie) — 491,74 pkt.

W grupie amatorów I miejsce — **Bogdan Pasikowski** (ZMP Sochaczew) I lot — 66 sek., II lot — 99 sek., III lot — 143 sek. Suma punktów — 597,04. II miejsce **Wojciech Kossakowski** (YMCA) I lot — 154 sek., II lot — 78 sek., III lot — 70 sek. Suma punktów — 592,47. Model tego zawodnika podczas czwartego nadprogramowego startu w dniu 5 czerwca po 10-minutowym locie znikł z pola widzenia chronometrażystów.

III miejsce — **Ryszard Dębski** (Siedlce LL) I lot — 60 sek., II lot — 80 sek., III lot—121 sek. Suma—576,41.

W grupie instruktorów I miejsce — **Lech Komuda** (ZHP) I lot — 32 sek., II lot — 193 sek., III lot — 104 sek. Suma punktów — 553,60. II miejsce — **Ferdynand Jankowski** (Techniczna Szkoła Lotnictwa) I lot— 73 sek., II lot — 42,5 sek., III lot — 45 sek. Suma punktów — 514,49.

Wobec niesprzyjających warunków atmosferycznych wyniki wypadły dość słabo. Startowały wszystkie modelarnie warszawskie: Państwowe Lic. Lotn., Kadeci KBW, ZHP, ZMP, LL i TSL. **P. E.**

POCZTA LOTNICZA

Problemy techniczne zajmują uwagę wielu naszych Czytelników. **Kol. Aleksander Feil z Krakowa** interesuje się silnikiem rotacyjnym i w związku z tym zadaje nam cały szereg pytań: w jaki sposób cylindry tego silnika pozostają w ruchu obrotowym? W jaki sposób w silniku rotacyjnym Siemensa gwiazda cylindrów obraca się w jednym kierunku a wał korbowy w drugą z połowiczną szybkością itp.

Kolego, na poruszone przez Was zagadnienie odpowie niedługo specjalny artykuł, który zamieścimy w SiM-ie. Niemożliwością byłoby odpowiadać Wam na to w „Poczcie", gdyż odpowiedź zajęłaby miejsce całej „Poczty".

Kwestią w jaki sposób energię atomową możnaby wyzyskać w lotnictwie — również zajmiemy się w SiM-ie w specjalnym artykule. Prosimy cierpliwie poczekać.

Kol. Kazimierz Grzybowski z Gdańska prosi nas o przysłanie planu francuskiego samolotu SECAT RG-60. Planu takiego niestety nie posiadamy. Służyć możemy jedynie opisem, który został zamieszczony w „Skrzydlatej Polsce" Nr 1 z 1947 r. w artykule pt. „Francuskie lotnictwo sportowe".

Na drugie pytanie: do kiedy Kolega ma opłaconą prenumeratę SiM-u w roku bieżącym, odpowiadam po porozumieniu się z administracją, że za cały pierwszy kwartał br.

Kol. Jerzemu Szapowałowowi z Gdańska, który prosi o wiadomości w związku z kursem instruktorów spadochronowych (który ogłaszaliśmy w SiM-ie), komunikuję, że wszystkie dokumenty, jakie do nas przysłali kandydaci na instruktorów spadochronowych, przekazaliśmy do kierownictwa kursu w „SP", skąd każdy otrzyma odpowiedź. Dziekuję za pozdrowienia.

Kol. Tadeusz Woyczyński ze Słupska, chcąc ratować chylące się ku upadkowi Koło LL, bierze inicjatywę w swoje ręce i pierwszą prośbą, jaką do nas kieruje, jest — abyśmy mu podali, gdzie możnaby dostać statut LL.

Zwróćcie się, Kolego, do Wydziału Propagandy przy Zarządzie Głównym LL w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49 (listownie). Stamtąd otrzymacie broszurkę, zawierającą statut LL. W sprawie założenia u Was modelarni interweniujcie w Okręgu Wojewódzkim LL w Szczecinie, Al. Wojska Polskiego 29.

Udzielam teraz głosu **Kol. Zosi z Sochaczewa**, która ma 16 lat, bardzo się interesuje lotnictwem i ponieważ pragnie wstąpić do szkoły lotniczej — chciałaby dostać adres lotnika z Poznania (?!).

Poco, Kol. Zosiu! Jeśli interesuje się Koleżanka lotnictwem i na serio myśli o szkoleniu, to lepiej będzie gdy pilnie poczyta SiM, a więcej z pewnością skorzysta. Nie wiemy, Koleżanko, o jakiego lotnika z Poznania Wam chodzi. Nie znamy jego adresu, a zresztą — lepiej posłuchajcie naszej rady.

Kol. Romuald Ch. z Chodzieży pyta nas, czy z wadą zastawkową tętnicy głównej można być przyjętym do OSL. Nie, Kolego, to jest poważna przeszkoda na drodze do przyjęcia.

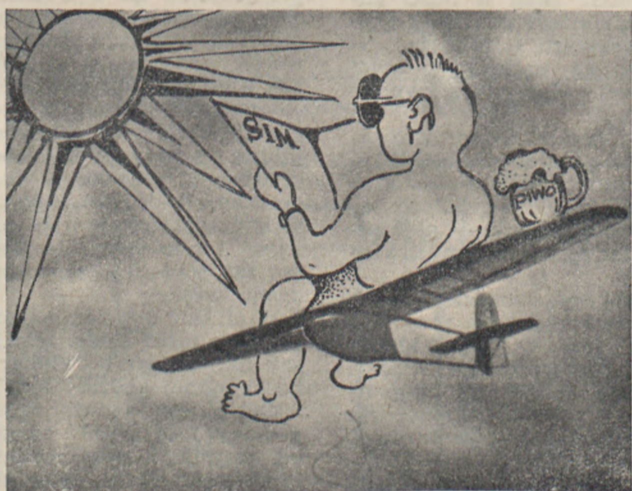
Kol. Andrzej Semkowicz z Gdyni proponuje nam swą współpracę na polu artystycznym. Chciałby przysłać nam rysunki o tematyce lotniczej, które — jak sam pisze — rysuje najchętniej.

Bardzo chętnie. Prosimy na początek o przysłanie nam próbki swych prac w postaci kilku rysunków. Jeśli okaże się, że odpowiadają nam — to współpraca gotowa.

Dziękuję za życzenia. **ŻAR.**

TYLKO DLA PRENUMERATORÓW

89	73	04	25	84	18	81	14	05	17	20	80	10	15
83	89	13	05	15	24	02	23	81	96	104	10	13	21
82	104	99	23	10	84	13	22	100	14	86	27	79	99
30	12	85	79										



Jak sobie niektórzy „lotnicy" wyobrażają pobyt na szybowiskach

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1015 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-79347

W Cena zł 15